

Aspiramos a que se estimule la creación de agencias públicas de información sin abolir las privadas, obligándolas a ser objetivas mediante adecuada reglamentación. Esperamos que allí se le garantice a cada persona y a todo país el derecho a rectificar o ser indemnizado por los perjuicios causados por informaciones falsas o tendenciosas.

Mi delegación vería con satisfacción que la Convención estudie la creación de un organismo rector que garantice el equilibrio y la justicia de la información. Que haga respetar los derechos y obligaciones en la transferencia de tecnología y asegure el cumplimiento de las normas internacionales que se expidan relacionadas con los derechos humanos dándole igualdad de oportunidades a todos los países y trate también sobre el comité para dirigir las comunicaciones internas de Naciones Unidas que se han sugerido.

Nos preocupa el control de todos los conocimientos y no quién maneja algunos de sus aspectos. Nos interesa saber para beneficio de qué y bajo el control de quién se mejorará el sistema de información y nos inquieta cómo se orientará la Oficina de Información Pública de Naciones Unidas.

No es fácil solucionar los problemas enumerados. Alrededor de cada uno de ellos se mueven poderosos

intereses los cuales dificultan y dificultarán la acción de los países en sus tentativas de formular una política de información en la que predomine la conveniencia de la humanidad y la necesidad de preservar la paz en el mundo, respetando la libertad, la opinión y la libre determinación de los pueblos.

Señor presidente, la esperanza de los pueblos es la de que el perfeccionamiento de los sistemas de información en los distintos Estados aumente la cooperación internacional llevándole a las masas la noticia y los conocimientos apropiados para su progreso y desarrollo. Las comunicaciones modernas pueden ser el elemento básico para el mejoramiento del nivel de vida y el progreso social; sirven para defender la democracia y las libertades, o para oprimir a las naciones y someter a los hombres; para defender los derechos de los países y de las personas o para desconocer a los unos y controlar a las otras.

Por ello compartimos la idea de articular al nuevo orden económico internacional, el nuevo orden mundial de información en el cual la libertad y la verdad, el equilibrio y la justicia constituyan los elementos fundamentales, y, el desarrollo y el progreso de toda la humanidad sean las metas por cumplir.

---

## PLANEACION Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO

POR EDUARDO WIESNER DURAN, JEFE DEL DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION \*

### INTRODUCCION

Agradezco de manera especial a la ANDI y a su sede de Bogotá la invitación que se me ha hecho para que, con ocasión de la asamblea anual, dirija a ustedes unas palabras sobre el tema de la planeación. Con mucho gusto acepté tal distinción porque soy un convencido de las ventajas del diálogo y porque, en particular en el campo de la planeación, la consulta y la discusión amplia de las ideas no pueden sino enriquecerlas y hacerlas más viables. Siempre he tenido esta filosofía y durante los últimos tres meses, durante los cuales he iniciado un recorrido por todo el país, ella ya me ha producido valiosos dividendos en términos de perspectiva sobre nuestros problemas y en términos de confianza en nuestras posibilidades.

Son muchos los temas que se podrían desarrollar alrededor del tópico general de la planeación, y con una audiencia como la de esta noche, quizás lo normal sería el que yo hablara sobre planeación y desarrollo industrial, por ejemplo, o sobre planeación sectorial específicamente. Sin embargo, voy a ir un poco más allá de las políticas sectoriales para entrar en el campo de las estrategias del desarrollo. Para el país, así como para ustedes, pienso que este tema es el de mayor interés. Después de todo, las políticas sectoriales se derivan de los esquemas globales y de las concepciones generales.

---

\* Conferencia pronunciada ante la asamblea anual de la ANDI, en Bogotá.

El título que le he dado a esta conferencia resume bien la esencia del mensaje que quiero expresar: "Planeación y Estrategias de Desarrollo". Con ello busco distinguir la tarea propia de planeación, por una parte, y la escogencia de una estrategia de desarrollo, por otra. La primera actividad corresponde a la ya bien conocida y aceptada responsabilidad de conciliar metas y objetivos, de un lado, con recursos e instrumentos de otro; todo ello procurando hacer más eficientes la asignación de recursos y anticipando los grandes problemas y sus soluciones. Este ejercicio en planeación puede ir de lo simple a lo muy complejo; puede buscar el detalle y lo específico o lo global y lo general; puede ir de lo indicativo a lo coercitivo; puede tener una racionalización técnica y científica o una postulación política y, por último, puede ser de corto plazo o de más amplios horizontes de tiempo.

Por su parte, la formulación de una estrategia de desarrollo podría entenderse como un paso más allá de la planeación en su sentido literal. La selección de una estrategia podría calificarse como una "planeación activa", en contraste con una "planeación estática o neutral". Dentro de esta última acepción se cumplen todos los objetivos normales y tradicionales de la planeación, pero sin que exista una **deliberada y expresa** búsqueda por un esquema específico, escogido en función de un particular potencial de mayor crecimiento y desarrollo. Bajo la "planeación neutral", que de por sí ya constituye un positivo avance, la economía gana todas las ventajas de una eficiente combinación de recursos con objetivos e instrumentos, pero no induce o provoca **deliberadamente** un cambio de nivel, un salto hacia un nuevo intercepto, donde la economía busca, **intencionalmente**, cambiar el alcance, el nivel y la profundidad del desarrollo. La determinación de una estrategia de desarrollo es, pues, el ejercicio de la "planeación activa", que no se contenta solo con la salud de la economía —si se me permite la expresión— sino que aspira a lograr también su vigor, su fortaleza y la máxima dinámica de su posible expansión.

Como es de suponerse la "planeación activa" o la formulación de una estrategia de desarrollo tiene que partir, necesariamente, de un cuidadoso diagnóstico de la economía y de sus posibilidades latentes. Tan solo la acertada identificación de un "potencial de crecimiento" —en la forma en que A. Lewis hablaba de un potencial de ahorro— permite que se plantee una estrategia de desarrollo. Es decir, una economía que ya esté aprovechando todo, o casi todo, su potencial de desarrollo no encontrará

una especial ventaja en la formulación y ejecución de una estrategia. Así, países como los Estados Unidos, por ejemplo, bien podrían adoptar la planeación como política económica sin que ello incluyera una estrategia, pues el grado de crecimiento potencial que pueden estar dejando de aprovechar, seguramente es bastante reducido. Es decir, en su caso, lo pertinente sería la "planeación neutral".

Muy distinta es la situación de países como Colombia y de otros de menor desarrollo relativo donde, su misma condición de país en ascenso, significa que aún tiene oportunidades subyacentes que no están siendo debidamente explotadas. Casi que podría decirse que mientras más subdesarrollado sea un país, mayor es su necesidad de adoptar una "planeación activa", o una estrategia de desarrollo, para saltar a más altos niveles de evolución y de dinámica económica. Esto, porque no en todos los casos los problemas del subdesarrollo son problemas de recursos. Por el contrario, los problemas del subdesarrollo son problemas de políticas. Vale decir, lo que hace pobre a un país no es la falta de recursos sino la pobreza de sus políticas para la adecuada utilización de sus recursos.

Ahora bien, en el caso específico de Colombia, los estudiosos de su evolución durante las dos últimas décadas habrán observado que, en materia de planeación, hemos tenido toda una gama de experiencias que van desde la "planeación neutral" hasta la "planeación activa", con distintos grados de intensidad y de cobertura. La evolución que hemos tenido a partir de 1959 ha sido lógica y, por lo general, muy acertada. Cada etapa de nuestro desarrollo ha requerido de un tipo específico de planeación y así se hizo. Después de los primeros años de la vigencia de la planeación en Colombia, a partir de fines de la década de los sesenta, la planeación se fue orientando gradualmente hacia estrategias definidas. El énfasis empezó a recaer en lo que se podría llamar "áreas problema", donde existían "cuellos de botella", que retardaban el desarrollo o que hacían muy difícil la ejecución de políticas económicas que no fueran simplemente respuestas a crisis. Fue por ello como se concibieron instrumentos tan afortunados como el Decreto-Ley 444 de 1967 y se estructuraron políticas de fomento a las exportaciones no tradicionales. Por último, a comienzos de 1970, se crearon mecanismos para desarrollar el mercado de capitales y la industria de la construcción urbana de vivienda. Todas estas experiencias, en su momento, tuvieron validez innegable e hicieron su valioso aporte. El examen general de lo que ha sido la evolución de las dos últimas décadas indica que, cada vez más,

el país prefiere lo que en este escrito se ha llamado "planeación activa".

Ahora bien, si el anterior análisis es correcto y si, en efecto, lo que más le conviene al país es la "planeación activa", la inevitable pregunta que surge es la siguiente: "¿cuál es, entonces, la estrategia que ahora le corresponde al país?". En este momento, "¿hacia dónde debe la 'planeación activa' orientar y concentrar los recursos del país?".

También dentro del esquema de lo dicho se comprende que, para responder a los anteriores interrogantes, es indispensable hacer, primero, el diagnóstico de la economía y precisar, por este medio, el llamado "potencial subyacente de crecimiento". Tal potencial subyacente de crecimiento es el que debe identificar y revelar la estrategia de desarrollo. Su aprovechamiento es el que establece la diferencia entre apenas crecer y el crecer en respuesta a un esfuerzo concentrado y concertado en un sector crítico, que bien puede frenar la más rápida expansión como la puede acelerar según se actúe sobre él de una forma u otra. En nuestro caso, tal sector es el de los transportes y las comunicaciones, como parte integral de una política de descentralización y regionalización económica. Veamos por qué.

Pero antes, permítaseme volver a aclarar que este esquema de análisis no es que olvide algunos sectores o que subestime otras dificultades de nuestra economía o, por último, que afirme que las políticas desarrolladas durante los últimos años estaban equivocadas. No. Tal no es el sentido de estos planteamientos. Lo que se quiere es subrayar que, dados los antecedentes de nuestro desarrollo y conocida la actual coyuntura, y siendo parcialmente previsible la perspectiva de los próximos años, el esquema que a continuación se sugiere parece merecer el debate público y político, bien para que él sea descartado o para que resulte modificado o postergado en su aplicación. En todo caso, esta iniciativa ya resultaría muy valiosa así tan solo sirviera para plantear la discusión sobre el desarrollo del país en estos nuevos términos y con esta nueva concepción. Creo que, sobre este punto, como sobre muchos otros debemos pensar en grande.

Por último, debe advertirse que un propósito tan ambicioso como el que se propone este documento, no podría ser cubierto, en su totalidad, es decir, en todas sus implicaciones, en tan solo unas breves páginas. Obviamente es mucho lo que se queda por fuera y lo que habría que adicionar para que este escrito fuera ya una formulación total. Pero así se comienzan las cosas.

Veamos, a continuación, el diagnóstico sobre el cual se basa la afirmación hecha anteriormente de que lo que "planeación activa" recomienda es la adopción de una estrategia estructurada sobre una política de descentralización económica y sobre la construcción de una moderna red de transportes y de medios de comunicación.

#### DIAGNOSTICO

Examinemos, primero, en forma muy resumida, cuál ha sido la evolución de nuestro desarrollo contemporáneo.

Desde comienzos del presente siglo el desarrollo económico del país y su distribución espacial estuvieron determinados, en gran parte, por la muy difícil y peculiar topografía del territorio colombiano. Nuestro desarrollo económico moderno y nuestra urbanización se generó alrededor de unos pocos centros que, protegidos por la geografía, adquirieron un mínimo crítico de autosuficiencia y de capacidad endógena y autónoma para su expansión. Es así como Colombia ha sido llamada, con razón, un país de ciudades, donde, a diferencia de lo que ocurre en otras partes, aún no se observa el agudo desequilibrio de una ciudad capital excluyente y con tal predominio económico que, al mismo tiempo que ofrece casi la única oportunidad de "modernización", también es una fuente de problemas derivados de la concentración, la congestión y la contaminación.

De esta manera, la desventaja de la difícil topografía fue convertida por el país en un valioso activo, representado hoy en día por la existencia de varios polos de desarrollo. Tan valioso activo es lo que, en términos de lo dicho en los párrafos anteriores, constituye el "potencial subyacente de crecimiento" o la base para formular una nueva estrategia de desarrollo.

Pero, si la geografía contribuyó a evitar la megalópolis, y si, así mismo, ella determinó la formación de varios centros de expansión, también limitó, por la misma razón, la integración económica nacional al impedir la construcción de una adecuada red de transportes y medios de comunicación. Se aprecia así la muy peculiar dialéctica de nuestro desarrollo. El obstáculo de la geografía fue convertido en un activo, pero tal capitalización no se hizo sin costos y estos fueron la falta de una economía integrada y la ausencia de mercados verdaderamente nacionales. Así, ahora nos corresponde, dentro de tal dinámica, aprovechar el potencial de desarrollo que ofrecen los seis u ocho polos de crecimiento para in-

tegrar un espacio económico unificado mediante una infraestructura de transporte y de medios de comunicación.

La conclusión que sobre estrategia del desarrollo surge del anterior análisis es clara: hay que integrar las distintas regiones con una red de transporte y de medios de comunicación que unifique al país y que capitalice el potencial de desarrollo económico subyacente en los ya existentes polos de crecimiento conocidos. El dar este paso es lo que recomienda la "planeación activa". Esta sería la estrategia del desarrollo adecuada para este momento histórico de nuestra evolución. Hace veinte años quizás esta no habría sido la estrategia más indicada. Dentro de diez años, por otra parte, es de confiar que ya hayamos superado esta etapa y que los futuros "planificadores activos" estén investigando dónde estará y cómo se deberá aprovechar el nuevo potencial de desarrollo de la década de los noventa.

#### DESCENTRALIZACION Y COMUNICACIONES

Pero si es cierto que ahora corresponde integrar el país ello no debe ser confundido con mayor centralización o concentración. Obviamente esto no sería lo compatible con el propósito que se quiere lograr. Dentro de la dialéctica de desarrollo que hemos seguido, en la cual la topografía es, primero, un problema y, luego, un activo —al generar polos de desarrollo— es lógico que ahora no deberíamos dejar desaparecer esos centros sino que corresponde, más bien, afirmar y fortalecer su expansión para que el país pueda aprovecharlos y estimular la descentralización económica y regional. Tal descentralización es la que a largo plazo nos permitirá tener un desarrollo más equilibrado, más vigoroso y más equitativo desde un punto de vista regional. Si se tiene éxito en esta política el país no solo crecerá más rápidamente sino que su desarrollo será la admiración y el ejemplo para muchos, pues habremos logrado algo muy elusivo: una verdadera mejoría del bienestar global tanto en términos de la comunidad como de su distribución sobre el territorio nacional.

La nueva estrategia de desarrollo busca entonces fortalecer la actual descentralización económica pero, para efectos de lograr la integración nacional y la unificación de un mercado doméstico ampliado, da la máxima prioridad a la construcción de una infraestructura de transporte y comunicaciones muy moderna. Es decir, se reconoce que la descentralización requiere, como condición *sine qua non*, la existencia de una eficiente red de transporte y comunicaciones,

pues sin ella es apenas natural que las nuevas inversiones quieran localizarse en los dos o tres principales centros ya existentes. Como lo dijo en Cali, hace pocas semanas, el señor presidente de la República, doctor Julio César Turbay Ayala, con ocasión del XIV Congreso Nacional de Ingeniería:

"Ningún estímulo fiscal ni de financiamiento serían suficientes para lograr una verdadera descentralización si no se dispone, para promoverla, de medios adecuados de comunicación que faciliten la movilidad de los factores de producción y permitan su fácil y oportuno mercadeo".

#### DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA

El punto básico por entender en el desarrollo de la estrategia planteada es la idea de la concentración del esfuerzo en un determinado sector. Es más, lo que se requiere es la concentración en una parte del sector escogido, precisamente en aquella donde los rendimientos serían más altos, más rápidos y más evidentes. Tal es el caso, por ejemplo, de la autopista Bogotá-Medellín y de la carretera que destaparía el Darién uniendo a Colombia con Panamá, con América Central y del Norte.

En cuanto al primer ejemplo, la siguiente pregunta es pertinente: "¿cómo es que nuestro país pretende crecer rápidamente si sus dos centros industriales principales, donde se genera el 40% de su producto interno bruto, no están integrados económicamente?". Porque esa es la dura verdad. No existe hoy, y no ha existido nunca, una comunicación económica y eficiente entre las dos principales áreas metropolitanas del país. Tampoco la ha existido entre Cali y Medellín, o entre Bogotá y la frontera con Venezuela, o entre los Santanderes con la Costa Atlántica. Nosotros no tenemos puertos que actúen, en un sentido estricto, como ingredientes económicos en el proceso de la distribución y mercadeo. Tampoco tenemos aeropuertos adecuados, o sistemas eficientes de telecomunicaciones. Es decir, todo lo que tenemos en materia de transporte y de medios de comunicación se nos quedó pequeño. Nada de lo que hemos construido se nos ha quedado grande. Siempre hemos subestimado el país. Y en este hecho se expresa un claro mensaje de optimismo en caso de que se dude sobre la sensatez de hacer las cosas en grande, de hacerlas pensando en el mañana, de concebirlas en función de un país que ya pasó de una mayoría de edad, en la cual no le va a quedar grande hacer la autopista de Bogotá a los Llanos, el indispensable túnel en el trayecto entre Armenia e Ibagué, los metros urbanos, el ferrocarril de tro-

cha ancha entre Bogotá, Saboyá y Santa Marta, el túnel entre Medellín y Rionegro, la carretera del Darién, la troncal del Atlántico, para solo citar algunos ejemplos.

Cualquier observador desinteresado que mire nuestra economía y que la estudie quedará perplejo frente a nuestra situación, tal como le ocurrió al profesor Currie cuando hace casi treinta años llegó a Colombia y encontró que aquí no había medios de transporte y de comunicaciones. Si se relativiza la actual situación en materia de disponibilidad de infraestructura de transporte y de comunicaciones con respecto a las exigencias de la economía de hoy, es bien probable que se encuentre que la situación actual es peor que la de hace treinta años. Si se tiene en cuenta que la economía está creciendo ahora mucho más rápido que en 1950, es entonces evidente la conclusión de que si no se rompe este "cuello de botella" el futuro desarrollo en vez de acelerarse tenderá a reducirse.

Cuando se observa que esta es una economía de 17 billones de dólares de PIB, de 25 millones de habitantes, que está creciendo a más de 6% por año desde comienzos de la década, que su balanza cambiaria le genera más de tres mil millones de dólares, que durante los últimos años ha experimentado una gran transformación económica y, por último, que no cuenta con una sola carretera que pueda ser calificada de "moderna", o que corresponda a las exigencias del tráfico actual y del mañana, entonces, se tiene que concluir que el país está literalmente amarrado y restringido en su crecimiento.

El otro proyecto que claramente expresa una política de "planeación activa" corresponde a la apertura del Tapón del Darién y a la construcción de la carretera hacia Panamá, Centro América y los Estados Unidos. El construir, dentro de nuestro territorio esos cien kilómetros será indudablemente la causa de la mayor transformación económica imaginable para nuestro país. No pienso que corra ningún riesgo al afirmar que los futuros historiadores económicos que en 1990 miren hacia atrás e indaguen sobre las causas del muy acelerado y sostenido despegue económico que se observó en el país a mediados de 1980, señalarán por unanimidad y sin equívocos, que tal radical transformación la originó la carretera del Darién. Obviamente, no la habrá originado la carretera sino lo que ella significará en términos de acceso a todos los mercados centroamericanos, de México y aun de los Estados Unidos. Quedando Colombia en la mejor localización geográfica de América Latina y no habiendo sido ella aprovechada, es fácil imaginar las enormes venta-

jas que entre otras nos dejaría el ser paso obligado para el tránsito de bienes y servicios entre todos los países del sur y de la parte norte del hemisferio.

#### PROPOSITOS NACIONALES

Colombia es hoy en día un país al que le faltan propósitos nacionales. Propósitos con los que se identifique la opinión nacional y con los que se comprometa firmemente. Afortunadamente ya lo dijo el presidente Julio César Turbay Ayala en Cali, hablando sobre el Darién:

"Hemos emprendido la reactivación de este ambicioso proyecto que capturará la imaginación de mis compatriotas y que constituirá, indudablemente, un propósito nacional de grandes alcances".

El construir la autopista Bogotá-Medellín así como el destapar al Darién no es, claro está, todo lo que se haría dentro de la estrategia señalada. El paso siguiente, y que es evidente, es el de las autopistas entre Cali y Medellín y entre Cali y Bogotá, seguidas de vías hacia los océanos y hacia las fronteras. En el centro del "triángulo de oro", Bogotá, Medellín y Cali, estarían zonas de tanta riqueza como el Quindío, Risaralda, Caldas y Tolima, que automáticamente pasarían a ser los principales beneficiados de esta estrategia por estar localizadas en el corazón del país. Otras zonas, como Cauca, Nariño y el Chocó, la Costa Atlántica y Boyacá, y los Santanderes quedarían integrados por modernas vías que les comunicarían con el "triángulo de oro". Para completar la red central, se construiría la carretera Cúcuta-Bucaramanga-Puerto Berrío-Medellín. La recuperación del río Magdalena y la construcción de un ferrocarril de trocha ancha hacia la Costa Atlántica, así como la ampliación de los puertos, vendrían a ser obras integradas dentro del esquema global. En síntesis la idea es contar con un mercado integrado e integrante que, al mismo tiempo que une mercados ya existentes, desarrolla nuevas oportunidades para territorios hasta ahora aislados del flujo económico moderno.

Antes de seguir debo admitir que el anterior esquema es tan solo una primera aproximación. Que todo esto requiere de grandes y costosos estudios así como de ingentes recursos y que no se podría hacer en uno o dos años. Posiblemente nos tomará entre cinco y diez años. Pero debemos emprenderlo. Debemos hacerlo incorporando en la estrategia un programa de puertos a base de **containers**, uno de aeropuertos, uno de televisión, de teléfonos, de

interconexión eléctrica, de telecomunicaciones, en fin, un circuito integrado de vías y de medios de comunicación. Esto es lo que requiere el país. Esto es lo que tarde o temprano se tendrá que hacer. ¿Por qué no empezar ahora?

#### FINANCIAMIENTO

Es perfectamente posible que esta estrategia de descentralización económica, con base en una red de transportes y comunicaciones, parezca un imposible financiero así ella sea muy atractiva y convincente. Tal duda es perfectamente legítima, mucho más cuando lo tradicional en nuestro medio es que, como decía un agudo e inteligente observador de nuestra realidad, "le pidamos rebaja a las cosas". Pero, si en vez de asumir una actitud negativa nos fijamos en cuánto va a ser el dividendo y el beneficio, entonces, se verá la factibilidad financiera de esta política. Además, como ya se dijo atrás, los problemas del subdesarrollo rara vez son de escasez de recursos, lo normal es que sean de políticas equivocadas. Lo más caro para un país son políticas desacertadas donde la pérdida de recursos se produce silenciosamente sin que sea explícito su alto costo o su nulo rendimiento.

Por lo demás, la estrategia que se plantea cuenta con las siguientes fuentes de recursos que financiarían gran parte de las obras: valorización, peaje, tarifas, impuesto al consumo de combustibles y crédito interno y externo, además de recursos ordinarios de presupuesto. Hasta el presente estas fuentes de financiamiento venían siendo subutilizadas, creándose una negativa relación de cadena ya que, por ejemplo, al no cobrarse la valorización, como debería hacerse, no se dispone de suficientes fondos de contrapartida para respaldar crédito externo. Por esta causa, derivada, no se construyen todas las obras que se podrían hacer y así se deja de cobrar peaje, lo que, a su turno, restringe el alcance de los recursos ordinarios. Así sucesivamente, se presenta una situación en la cual se pierde el efecto multiplicador de combinar todas las fuentes de financiamiento utilizándolas a su máxima capacidad colectiva. Esta situación, sin embargo, ya empieza a cambiar. El actual gobierno tomó la valiosa e indispensable medida de reajustar el precio de la gasolina, y el país, en una actitud que es digna de aplaudir, acogió la medida dando un voto de confianza a la actual administración para que inicie las obras que se están proponiendo.

Por otra parte debe recordarse que esta estrategia no se realizará en uno o dos años, tomará a lo

menos cinco años. Con este plazo de tiempo es factible construir las principales obras y, con base en su seguro éxito, iniciar las otras.

Otro formidable argumento en contra de ahorrar excesivamente en la inversión en vías es el siguiente: ¿Cuánto le cuesta al país un viaje de un camión de carga entre Bogotá y Medellín, que hoy le toma más de treinta horas y que lo lleva por toda clase de sitios y ciudades a donde no tiene que ir? ¿Cuál es el resultado económico, global para el país, en términos de desgaste del vehículo, de tiempo, de llantas, de gasolina, y de algo fundamental para la existencia de un mercado eficiente: la oportunidad? ¿Qué ocurre si se compara esta anterior situación con una en la cual la carga llega de una ciudad a otra en siete u ocho horas y con la oportunidad debida? ¿Alguien ha pensado que es perfectamente factible que un camión de carga o un bus de pasajeros haga el recorrido Bogotá-Medellín-Cali-Bogotá en 24 horas?

Puede alguien imaginar el impacto descentralista que tendría para el país el hecho de que los inversionistas supieran que, cuando se les pide que no se concentren en los principales núcleos ya existentes, puedan contar con que gran parte del mercado nacional está a su disposición inmediata, tan solo a quince o dieciocho horas de distancia y a una fracción del costo actual, gracias a un muy eficiente sistema de transporte y comunicaciones. El efecto acumulativo de la descentralización puede ser gigantesco y puede generar grandes economías externas y de escala. Basta tan solo pensar en el ingreso fiscal que generarían las nuevas industrias a nivel regional y lo que tales ciudades y municipios podrían lograr invirtiendo tales recursos en sus mismas áreas de jurisdicción, haciendo más atractiva la infraestructura económica y social y la calidad de la vida de esas ciudades.

#### RESUMEN Y CONCLUSIONES

Sobre la base de que al país le conviene en esta etapa de su desarrollo una planeación activa, en contraste con una planeación pasiva, y de que aquella recomienda una estrategia que aproveche el actual "potencial subyacente de crecimiento", este documento señala que tal política tendría dos frentes interdependientes de acción. El primero, estimular la descentralización económica. El segundo, construir una verdadera y moderna red de transportes y comunicaciones que no solo haga viable la descentralización sino que la fortalezca y la afirme.

El anterior planteamiento se basa en un diagnóstico de la economía que revela una excelente situa-

ción en términos de que el país ya cuenta con seis u ocho polos de crecimiento. Tales polos tienen viabilidad económica de largo plazo pero solamente bajo la condición de que, en este momento, se les refuerce con una política deliberada de descentralización regional. Si esta política no se adopta en esta, la actual etapa de desarrollo del país, después será tarde y no solo se habrá dejado de aprovechar "el potencial de crecimiento subyacente" que ya tienen tales polos, sino que las tres ciudades principales, al absorber casi la totalidad del futuro crecimiento, lejos de verse beneficiadas tendrán que enfrentar insolubles problemas de congestión, concentración y saturación de mercados.

Para que la política de descentralización tenga éxito ella debe construirse sobre una nueva red de transportes y comunicaciones. Sin este prerequisite será casi imposible inducir la descentralización industrial, pues los inversionistas harán todo esfuerzo imaginable para quedar localizados cerca de los centros de consumo ya existentes. Mientras que si se les ofrece un sistema vial y de medios de comunicación de gran eficiencia, entonces empezarán a programar sus nuevas instalaciones y sus ampliaciones con miras a un mercado nacional y no a uno local.

La sola programación económica industrial con base en un mercado nacional ampliará, de hecho, los mercados para todos los productores, pues la mayor demanda por bienes de capital de una industria será el mercado adicional de otra. De esta manera se logrará un efecto multiplicador a través de eslabonamientos, verticales y horizontales, entre industrias que se expanden porque así también lo hicieron sus respectivos proveedores o compradores.

Los ejemplos más claros de cómo el gobierno del presidente Turbay Ayala ya está poniendo en marcha esta estrategia se encuentran en las afirmaciones de prioridad que le ha dado el primer mandatario a la autopista Bogotá-Medellín y a la carretera del Darién. Además, se ha declarado como política oficial la descentralización de la cual los parques industriales hacen parte. Este doble esquema de descentralización y de mejores comunicaciones también ha sido ya propuesto a los organismos de crédito internacional donde encontró gran acogida. Es decir, la política de aprovechar el potencial de crecimiento subyacente ya está en marcha. Como se puede

apreciar, se trata de una estrategia de desarrollo que tiene una sólida racionalidad económica, que no es improvisada o alejada de nuestra realidad histórica, o de nuestras circunstancias. Está concebida, como decía Kierkegaard, "entendiendo el pasado pero pensando en el porvenir".

Con seguridad la mayor síntesis de todo lo que el país establece las bases para un acelerado crecimiento y para un mejor desarrollo en términos cualitativos. Con esta estrategia se obtiene mayor crecimiento económico, mayor desarrollo y, lo que es muy importante, se distribuye el mayor bienestar a todo lo largo y ancho de la República.

Con seguridad la mejor síntesis de todo lo que he expuesto la hizo el presidente Turbay Ayala en su discurso en Cali ante el Congreso Nacional de Ingeniería. Dijo así el presidente:

"Lo que se ha construido resulta insuficiente. El país desbordó nuestra infraestructura de puertos, de aeropuertos, de carreteras, de ferrocarriles, de todo lo que necesitamos para integrar la nación y propiciar su evolución hacia niveles de una saludable prosperidad. Por ello tendremos que acometer un vasto y ambicioso programa de obras que ofrezca a la nación nuevas oportunidades y que esté concebido para responder a las exigencias de su desarrollo en la década del ochenta y los últimos años del presente siglo".

Señores:

Cuando acepté dialogar con ustedes no era mi intención extenderme tanto. Ahora veo que me fue imposible una mayor síntesis. Dado el objetivo que me propuse esto es, quizás explicable. En esencia, he querido ofrecer el marco conceptual y teórico, que a manera de estrategia de desarrollo, vincula entre sí y articula, con la debida consistencia interna, medidas y políticas ya puestas en marcha por el actual gobierno. Confío haber mostrado cómo tales medidas y tales políticas corresponden a una concepción global a un cuidadoso diagnóstico de nuestra realidad, a una meditada interpretación de nuestros problemas y posibilidades. Y corresponden, por encima de todo, a una fe en el país, a una confianza en sus gentes y en sus instituciones democráticas, y a la íntima convicción de que está bien que aspiremos a más, pues es mucho más lo que estamos en capacidad de lograr.

Muchas gracias.